

К ВОПРОСУ О ТРАНСПОРТНЫХ ОБЯЗАТЕЛЬСТВАХ В РОССИЙСКОМ ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВЕ

Под транспортными обязательствами в литературе обычно понимаются гражданско-правовые обязательства, применяемые в сфере транспортной деятельности. Исследование их правовой природы имеет значение как для совершенствования правового регулирования отношений, опосредуемых данными обязательствами, так и для формирования правильной правоприменительной практики¹.

Ядро транспортных обязательств составляют обязательства по перевозке грузов и пассажиров. Включение обязательств перевозки в одну группу с подрядными обязательствами не означает безусловного распространения норм о подряде на транспортные договоры, хотя в литературе указывается на возможность применения данных норм к отдельным транспортным договорам. Так, О. Н. Садиков, характеризуя договоры об организации перевозок (ст. 789 ГК РФ) и договоры между транспортными организациями (ст. 799 ГК РФ), квалифицирует их как «особые договоры транспортного права, которые обслуживают процесс транспортировки, но договором перевозки не являются и должны быть отнесены к числу договоров подрядного типа, регулируемых в основном нормами транспортного права и субсидиарно-общими нормами о подряде»². Представляется, что применение к транспортным договорам норм о подряде возможно только в случаях, прямо указанных в законе, а не субсидиарно. Такой подход к правовому регулированию транспортных договоров позволяет учитывать и то обстоятельство, что транспортные договоры неоднородны по своей правовой природе.

В качестве основания для отнесения транспортных обязательств к обязательствам об оказании услуг обычно указывается их объект – транспортные услуги. Такое указание содержится в определении транспортного обязательства Г.П. Савичева: «Обязательство, в силу которого одно лицо – перевозчик (эксплуатант) обязуется совершить в пользу другого лица – грузоотправителя, грузополучателя, пассажира, владельца багажа или грузобагажа – определенные юридические или фактические действия по оказанию транспортных услуг, связанных с перевозкой, а другое лицо – оплатить оказанные услуги в размере, установленном законодательством или соглашением

¹ Л.В. Санникова, "О правовой природе транспортных обязательств", "Юрист", 2007, N 5 18.04.2007г.

² Гражданское право России. Часть вторая. Обязательственное право: Курс лекций / Отв. ред. О.Н. Садиков. М., 1997. С. 383.

сторон»³. По мнению В. Т. Смирнова и Д.»А. Медведева, предмет договора перевозки составляют "услуги по доставке вверенных перевозчику материальных ценностей (грузов) в пункт назначения"⁴. Их позицию разделяет и А.»Г. Калпин. Он считает, что предметом договора перевозки «служит деятельность перевозчика по перемещению груза или пассажира и багажа в пункт назначения и выдаче груза и багажа уполномоченному лицу, деятельность представляет собой транспортную услугу, выражающуюся в пространственном перемещении груза, пассажира, багажа»⁵. Основным аргументом А. Г. Калпина при квалификации действий перевозчика по перемещению груза, пассажира и багажа в качестве услуг является отсутствие результата в овеществленной форме⁶. Аналогичные доводы приводит и В. В. Витрянский: «Данный признак подрядных договоров (сдача результата заказчику) не имеет места ни в одном из транспортных договоров по определению, поскольку в ходе транспортировки не создаются материальные ценности либо иной результат, который мог бы быть передан заказчику (грузоотправителю). Предмет большинства транспортных договоров заключается в действиях по перемещению материальных ценностей либо обеспечению (обслуживанию) этого процесса. Ни один из транспортных договоров не может быть признан договором подрядного типа».

К недостаткам развития транспортных обязательств относится критерий наличия или отсутствия овеществленного результата, который сам по себе весьма ненадежен. Его использование в качестве ключевого признака услуги подвергается справедливой критике, которая основана на анализе п. 2 ст. 779 ГК РФ. А. Ю. Кабалкин отмечает, что «одним из условий договора туристического обслуживания чаще всего является предоставление определенных транспортных средств»⁷. Т. Л. Левшина также допускает возможность наличия у некоторых видов услуг материального результата. «Более того, – пишет она, – в рамках одного вида услуги осуществление деятельности или действий может иметь материальный результат, а может и не иметь»⁸.

Исходя из различий в объектах обязательств, опосредующих отношения в сфере транспортной деятельности, вызывает сомнение и обоснованность выделения единого транспортного обязательства. Более предпочтительна позиция В. В. Витрянского. Он справедливо утверждает, что понятием «транспортные договоры» «можно объединить договоры, используемые

³ Гражданское право: Учебник: В 2 т. Том II. Полутом 2 / Отв. ред. проф. Е.А. Суханов. М., 2000. С. 30

⁴ Гражданское право: Учебник. Часть II / Под ред. А.П. Сергеева, Ю.К. Толстого. М., 1997. С. 384

⁵ Гражданское право. Часть вторая: Учебник / Отв. ред. В.П. Мозолин. М., 2004. С. 401

⁶ Гражданское право. Часть вторая: Учебник / Отв. ред. В.П. Мозолин. С. 403

⁷ Комментарий к Гражданскому кодексу Российской Федерации, части второй / Под ред. проф. Т.Е. Абовой и А.Ю. Кабалкина. М., 2002. С. 452

⁸ Комментарий к Гражданскому кодексу Российской Федерации, части второй (постатейный) / Отв. ред. О.Н. Садиков. М., 1998. С. 344.

(применяемые) в транспортной деятельности. Однако следует учитывать, что в данном случае речь идет о самых различных договорах, относящихся к разным типам гражданско-правовых обязательств и отличающихся в том числе своей родовой принадлежностью» .

Квалификация обязательств по перевозке груза и багажа как обязательств по выполнению работ имеет, скорее, теоретическое значение. Договоры перевозки как базовые договоры в системе транспортных договоров получили достаточно полное правовое регулирование в рамках соответствующих уставов и кодексов. Однако наряду с договором перевозки выделяются и другие транспортные договоры, регулирующие отношения, так или иначе связанные с перевозками.

УДК 504(043.2)

Маслаков А. В., к.ю.н., прокурор,
г. Сызрань, Россия

К ВОПРОСУ О НАДЗОРНОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ НА ТРАНСПОРТЕ

Задачами надзора на транспорте являются обеспечение законности в сфере: безопасности транспорта (в том числе в части антитеррористической защищенности, экологической безопасности), прав пассажиров, трудовых прав работников транспорта и охраны труда, прав субъектов предпринимательской деятельности, сохранности грузов, приватизации и управления государственной собственностью, а также противодействия коррупции. В Генпрокуратуре РФ в начале 2009 г. образовано управление по надзору за исполнением законов на транспорте и в таможенной сфере.

Организация и деятельность различных типов специализированных прокуратур Российской Федерации характеризуются существенной спецификой. Создание военных, транспортных и природоохранных прокуратур объективно обусловлено тем, что имеется постоянная задача осуществления функций прокуратуры в специфических сферах правовых отношений, не зависящих от территориального деления страны.

В настоящее время воссоздана трехзвенная система специализированных транспортных прокуратур. На низовом уровне действуют районные (межрайонные) транспортные прокуратуры. Второе звено составляют восемь региональных транспортных прокуратур на правах областных.

В соответствии с приказом Генпрокурора РФ от 07.12.2007 N 195 прокурорский надзор за исполнением законов на транспорте отнесен к одному из важнейших направлений надзорной деятельности.

Отметим, что само понятие «надзорная деятельность» в законодательстве четко не определено. На наш взгляд, поскольку надзорной деятельности при-